Gli Ufo di Hitler

Nell'ottobre del 1944 il progettista tedesco Schriever riuscì a decollare con una "trottola volante" costruita alla BMW di Praga. L'apparecchio, una specie di aereo-elicottero, non incontrando per la sua forma nessuna resistenza nell'aria, raggiungeva i 3000 chilometri all'ora. Dopo la fine della guerra, Canada, Unione Sovietica e Stati Uniti hanno ripreso, perfezionato e sperimentato quei progetti nazisti: è nata da lì la prima ondata della psicosi per gli Ufo?

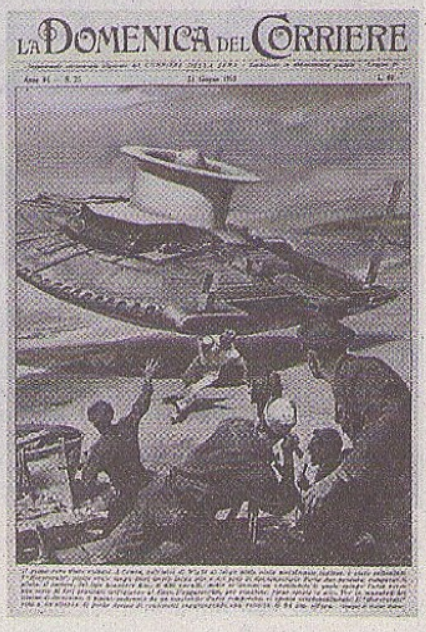
di **Francesco Ravello**

Gli UFO, impalpabili, silenziosi e sfolgoranti, sono diventati il simbolo di quel miscuglio di sogno e tecnologia che ha dato vita alla fantascienza, la quale a sua volta è, grosso modo, la storia della nascita delle idee; di quelle, per intenderci, che sul principio sembravano follie e via via sono diventate realtà, contribuendo a cambiare, in maniera sconvolgente, il corso della storia dell'umanità.

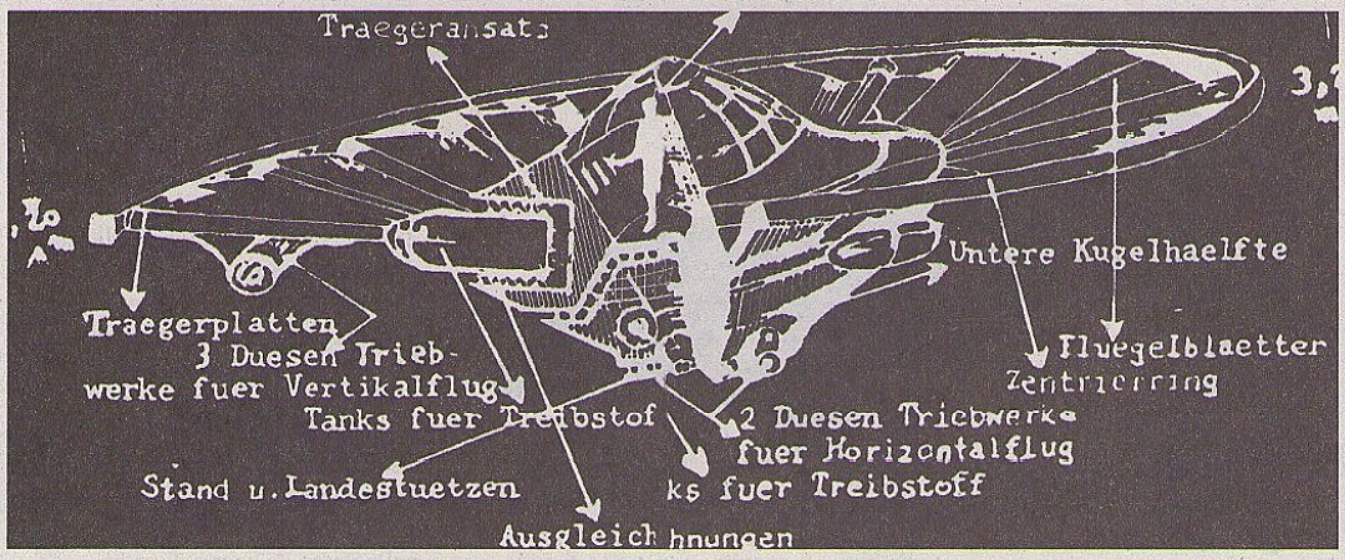
Tradizionalmente considerati navi extraterrestri, gli UFO non potrebbero essere in realtà delle macchine di fabbricazione terrestre, segretamente costruite?

Posto in questi termini, l'interrogativo sembra riferirsi ad una mera speculazione, una delle tante avanzate sul conto dei dischi volanti. Da tempo infatti gli UFO hanno tenuto la scena facendo periodicamente parlare di sé e fornendo il destro, a scienziati e cultori di fantasie celesti, di fornire spiegazioni che variano, naturalmente, a seconda della classificazione dei vari "esperti". Si è parlato di armi segrete, d'illusioni ottiche, di allucinazioni collettive, di oggetti provenienti da altri mondi, rinverdendo così la storia di un universo "densamente abitato", la quale, d'altronde, ha trovato non pochi sostenitori, fra cui ha fatto spicco uno studioso di fama mondiale, l'astronomo Carl Sagan.

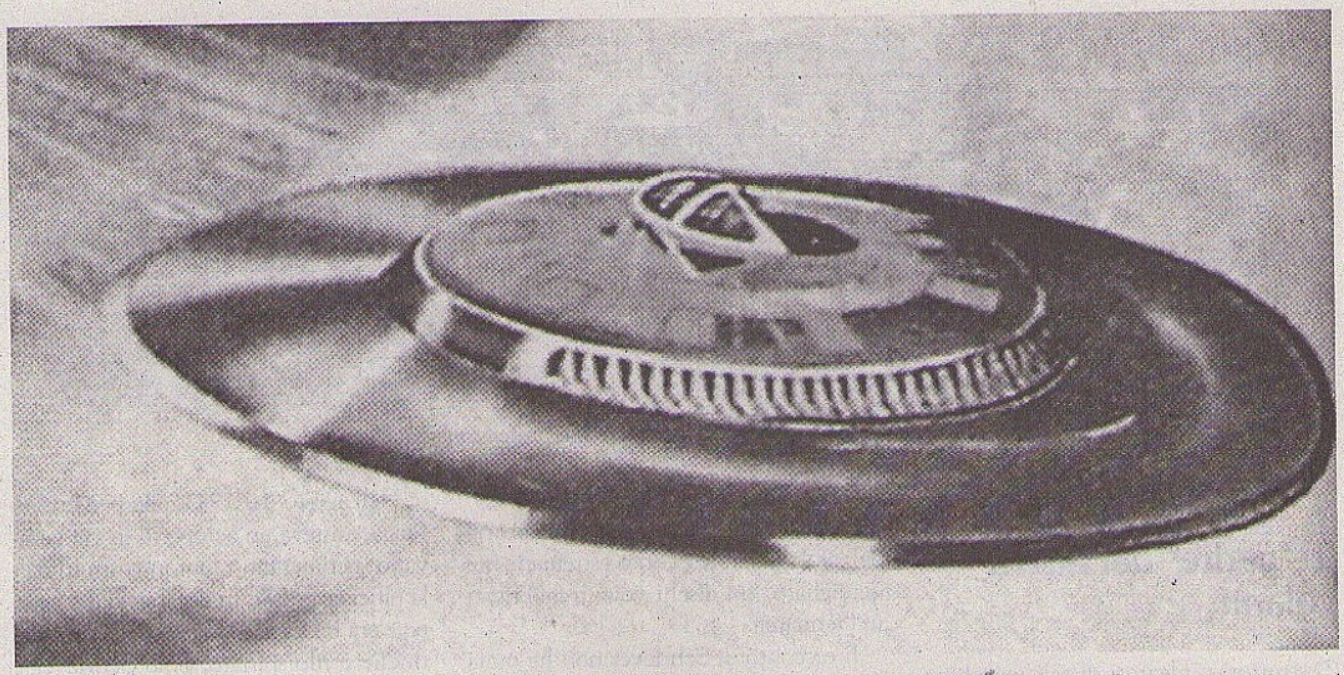
Quella della natura prettamente terrestre degli UFO è però più di un'ipotesi. Esistono infatti delle prove che a partire dalla Seconda Guerra Mondiale varie nazioni hanno segretamente lavorato alla costruzione di velivoli a forma di disco. In particolare, vari testimoni riferiscono di dischi volanti realizzati dalla Germania verso il termine di quella guerra.



Che la Germania, alla fine del conflitto, disponesse di un arsenale d'armi che sconfinavano nella fantasia rispetto a quelle che normalmente usavano i suoi nemici, è un fatto assodato, fuori discussione. Con la fine della guerra, il mito di



*Schema della "**trottola volante**" progettata per i nazisti da **Schriever***



queste armi terminò, scacciato dalla gioia di vivere di coloro che s'erano liberati degli incubi dei bombardamenti, del peso degli occupanti e dello spettro della morte, presente in ogni casa. La capitolazione della Germania, però, con la scomparsa dei timori che negli ultimi mesi del conflitto avevano spinto gli stati maggiori alleati a forzare le difese germaniche con larghissimo impiego di forze umane e di mezzi meccanici, aprì la strada alla verità e la storia delle armi, chiamate generalmente "segrete", diventò una branca nuova della scienza militare cui si applicarono subito gli Stati Uniti, l'Inghilterra e in particolare la Russia.

Aeroplani fatti di sole ali

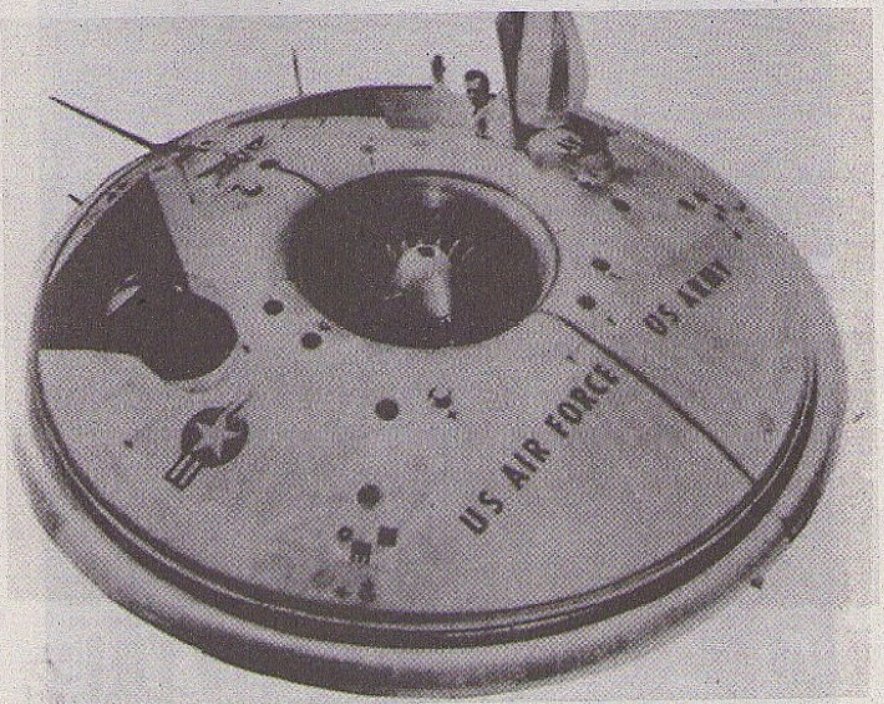
Nel campo aeronautico, i tecnici tedeschi Heinkel e Messerschmidt in pochi mesi avevano progettato e fatto volare nuovi tipi d'aerei fra i quali faceva spicco un apparecchio a forma ellittica, velocissimo, insomma un vero e proprio "disco volante".

Intervistato sulle tecnologie aeree della Germania nazista, Heinkel, a proposito dei dischi, ha riferito: "Esperimenti con aerei del genere furono fatti parecchie volte da diversi costruttori, fra cui i fratelli Horten e il signor Lippisch che creò il caccia razzo Me.163. Il pregio di queste macchine con le sole ali è che incontrano meno resistenza nell'aria e possono quindi raggiungere altissime velocità".

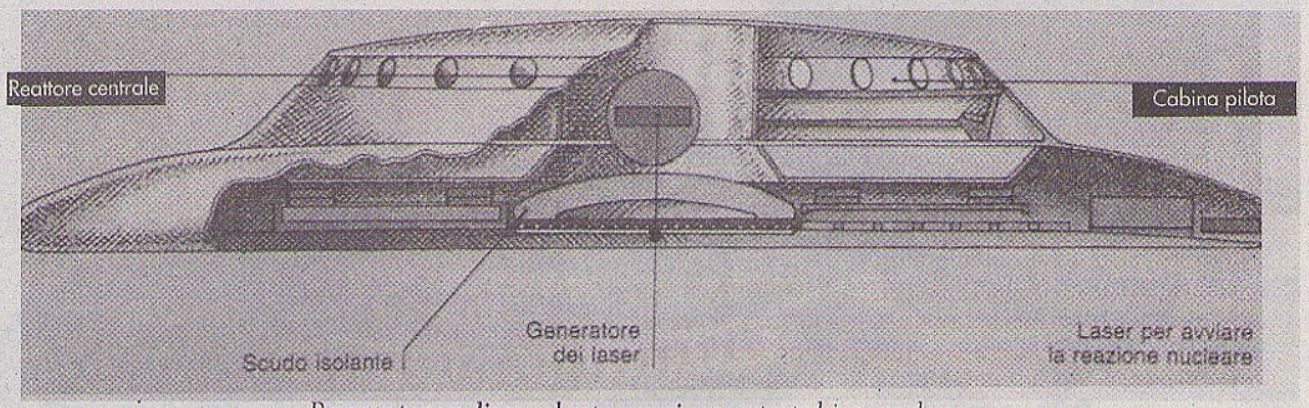
La storia dei dischi è direttamente collegata a quella dell'atomica tedesca. Per l'impiego di questa "arma nuovissima e sconvolgente", i tedeschi avevano studiato un tipo di velivolo ultraveloce, assolutamente diverso da quelli allora esistenti.

Di aeroplani a forma di dischi si parlò nella famosa riunione nella "Reichskanzlei" alla quale parteciparono Goering, Ribbentrop, Keitel, Bormann, Doenitz, Raeder e Guderian. In quella circostanza, di ritorno da una visita al fronte, dopo aver detto che dovunque i soldati si battevano in maniera straordinaria, il Fuhrer aggiunse: "Per questa ragione noi abbiamo il dovere di fornire ai nostri uomini il necessario per rallentare la pressione che il nemico esercita ormai dappertutto. Bisogna escogitare qualcosa di sbalorditivo, di così distruttivo che ci permetta di guadagnare tempo per attuare un programma d'armamenti assolutamente nuovo".

Successivamente, Hitler ricevette nel suo quartier generale di Rastenburg alcuni tecnici e, fra le tante relazioni, ascoltò anche quella di Albert Scholz, di Dresda. Che gli parlò di un mezzo aereo di forma circolare, capace di sviluppare una



Il prototipo di un ***velivolo discoidale*** *sviluppato nel 1953 in Canada dal tedesco* ***Miethe*** *sulla base di precedenti studi compiuti dai nazisti*



Progetto per un ***disco volante americano*** *a propulsione nucleare*

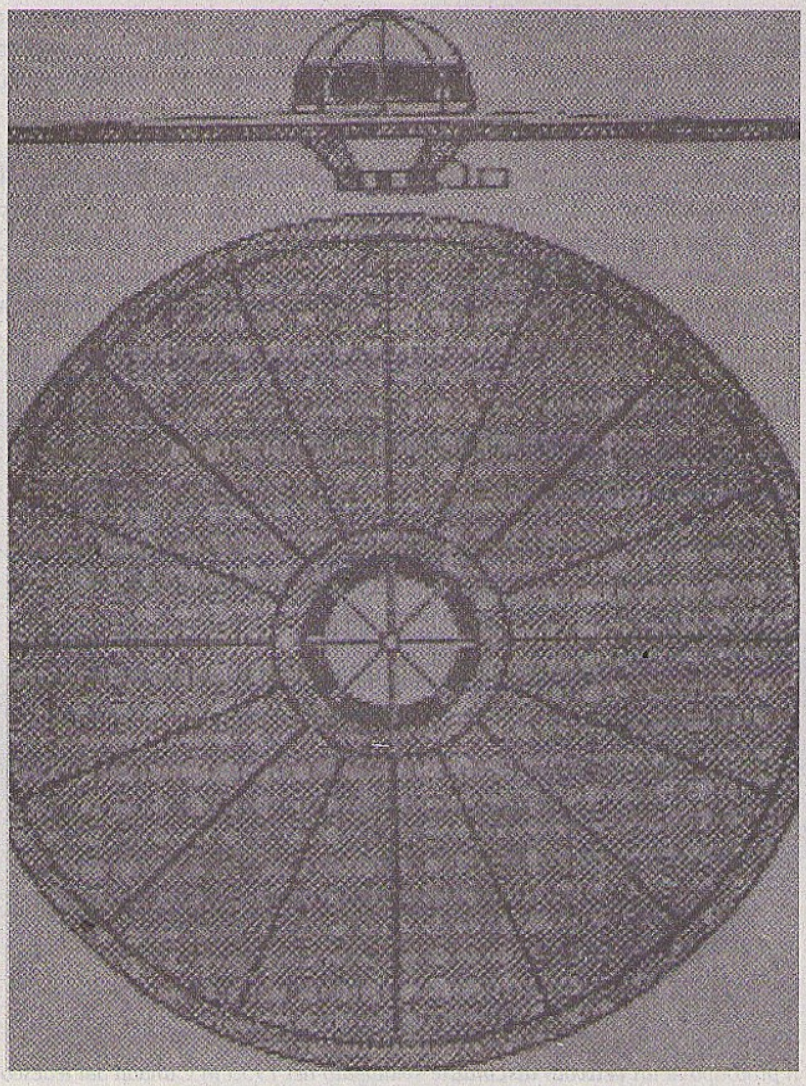
velocità di 3.600 chilometri orari.

Il "padre" dei dischi volanti

Costruttori e ideatori di tali macchine radiocomandate o guidate da uomini ne esistono ancora, e uno di questi è il pilota Schriever, uno degli ideatori dei "Fliegende Undertassen", i misteriosi "piatti volanti".

Schriever ha consegnato alla storia dell'ufologia un resoconto estremamente dettagliato sui dischi volanti fabbricati in Germania.

Il racconto di Schriever non ha nulla di fantastico e niente di più complicato di quanto possa avere la normale descrizione della fabbricazione di un'automobile. Eccolo.



*Un altro schizzo della "****trottola volante****" di Heinkel*

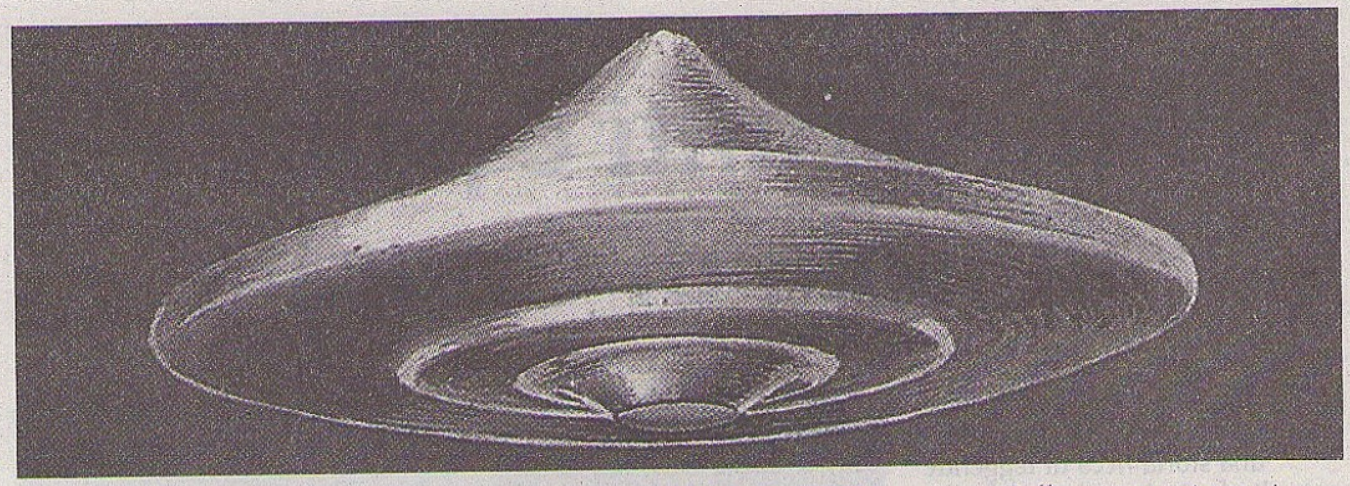
Nell'agosto del 1943, alla periferia di Praga, esisteva un aeroporto in cui venivano sperimentati i motori costruiti dalle officine BMW. In un angolo del campo c'era un capannone con attorno sentinelle e filo spinato. Solo Schriever e tre suoi collaboratori potevano entrarvi. In quell'hangar, nasceva e veniva messa a punto una "Flug Kreisel", cioè una trottola volante.

L'idea di costruire un simile apparecchio, Schriever l'aveva avuta due anni prima, nel 1941, quando era collaudatore della società Heinkel di Eger, nella zona dei Sudeti. A forza di tracciare schizzi, uno dei quali è riprodotto qui, riuscì a mettere insieme il progetto di una macchina che fondeva in sé le caratteristiche dell'aeroplano e dell'elicottero.

Al centro aveva una cabina sferica e, tutt'attorno, pale rotanti a forma di alette. Dapprima, per la propulsione, pensò di servirsi delle turbine usate per l'aeroplano Heinkel 178. Nella parte posteriore sistemò un serbatoio e, ai bordi del "disco", una corona di reattori; uno lo collocò al di sotto, al centro, e doveva servire per il decollo verticale.

Schriever si mise subito al lavoro per dar corpo alla sua idea, ma per prima cosa si rese conto che i motori dell'Heinkel 178 non erano sufficientemente potenti. Secondo i piani, l'apparecchio doveva avere una velocità ascensionale di 100 metri al secondo, dopo il decollo il rotore rallentava i giri e l'aereo quasi si fermava in aria. Da quel momento entravano in azione i turboreattori e iniziava così il volo orizzontale.

"La velocità da me prevista e sperimentata" ha detto Schriever, "superava i tremila chilometri orari e ciò derivava, soprattutto, dal fatto che la 'Flug Kreisel' incontrava nell'aria una resistenza



quasi insignificante".

Il 1° giugno del 1942 venne costruito il prototipo che eseguì un primo volo.

Successivamente, Schriever venne trasferito a Praga presso la BMW dove venívano costruiti i caccia Me. a reazione.

Il reattore di quegli apparecchi era quello che ci voleva per la sua ardita macchina volante. Gli stabilimenti diventarono così l'officina dei "Fliegende Undertassen", sottoposti a continue modifiche sia strutturali che meccaniche.

Nell'ottobre del 1944, la "Trottola volante" poteva considerarsi pronta per il collaudo. Il giorno del decollo, aperte le porte invalicabili del capannone, il disco venne portato sul campo.

"Aveva l'aspetto di un mostro" ha riferito il pilota, "un gigantesco polipo, per via di quella cabina centrale di plexiglass. Salii a bordo e feci la prova dei motori. Andavano perfettamente. La corona cominciò a ruotare. In quel momento, urlarono le sirene d'allarme. Arrestai le turbine e ordinai agli avieri di ricondurre il velivolo nella rimessa. Erano necessari altri ritocchi per diminuire le vibrazioni che mi sembravano eccessive."

Il dottor ***Rudolf Schriever***

Dopo una settimana di lavoro febbrile, il disco finalmente riuscì a staccarsi da terra e volò.

Ha raccontato ancora il pilota: "La fine della guerra, però, era imminente. Da ogni lato, simili a una spaventosa valanga, gli eserciti d'invasione russo e americano premevano sulla Germania. La BMW di Praga cessò il lavoro; il campo venne distrutto con cariche di dinamite e, per impedire che cadesse nelle mani dei nostri nemici, la mia trottola volante fu fatta saltare in aria con il lancio di alcune bombe a mano. A stento io stesso riuscii a sfuggire alla cattura attraversando la Cecoslovacchia ormai in rivolta sino a raggiungere la salvezza nel nord della Germania".

Dopo la guerra...

Dai giorni dell'esperienza di Schriever a oggi sono passati ormai diversi decenni durante i quali la scienza ha fatto molta strada e la fantasia popolare, sotto la spinta di una tecnologia raffinata e sbrigliata, varcando i limiti del reale, è giunta ad attribuire ai dischi volanti un'origine addirittura extraterrestre.

"Ora " dichiarò in seguito in un'intervista Schriever, "lasciato il volo, mi limito a leggere quanto scrivono i giornali sulle trottole volanti. Rido al solo pensiero che siano state immaginate macchine provenienti da altri pianeti. Da quali, nessuno lo dice, giacchè è più facile accreditare la favola rimanendo nel vago. Io sono un uomo in carne ed ossa che non viene né da Marte, né da Venere, né da Giove, né da alcun altro corpo celeste, eppure ho volato su un disco. Della mia esperienza si sono occupati in passato gli americani, i quali mi hanno più volte proposto di recarmi negli Stati Uniti per riprendere quelle mie esperienze e ricostruire la mia "trottola" nei loro stabilimenti. Ho rifiutato perché non intendo muovermi dal mio paese e perché considero la mia avventura decisamente finita. Che cosa penso degli UFO? In primo luogo non sono d'accordo che si tratti di oggetti volanti non identificati. Si tratta di velivoli di forma ellittica con motori a turbina i quali si muovono in cielo secondo regole e principi che la scienza aeronautica conosce alla perfezione. Del resto, non è un segreto che subito dopo la fine del secondo conflitto mondiale, specie in Canada, con il progetto Omega, si lavorò intensamente per creare apparecchi speciali telecomandati, di forma circolare, che i russi a loro volta sperimentavano con insistenza, dopo averli costruiti sulla scorta dei progetti trovati nelle nostre basi segrete. Anche l'America lavorava alacremente in stretta collaborazione con i canadesi per realizzare un ordigno capace di decollare in linea verticale, di rimanere immobile nell'aria e di spostarsi a una velocità di 3000 chilometri orari. Come si vede, si tratta delle stesse manovre che gli ufologi attribuiscono ai dischi volanti."

Poi il pilota ha concluso dicendo: "Ecco, in base alle mie esperienze personali, che cosa posso raccontare dei dischi volanti e della loro non tanto misteriosa natura. C'è chi a tutti i costi li vuole di provenienza cosmica ed esclude con fermezza che siano macchine prodotte dall'uomo. Lasciamo che continuino a crederlo, se questo gli fa piacere. E' una favola in più e di favole, nella vita, c'è sempre bisogno".